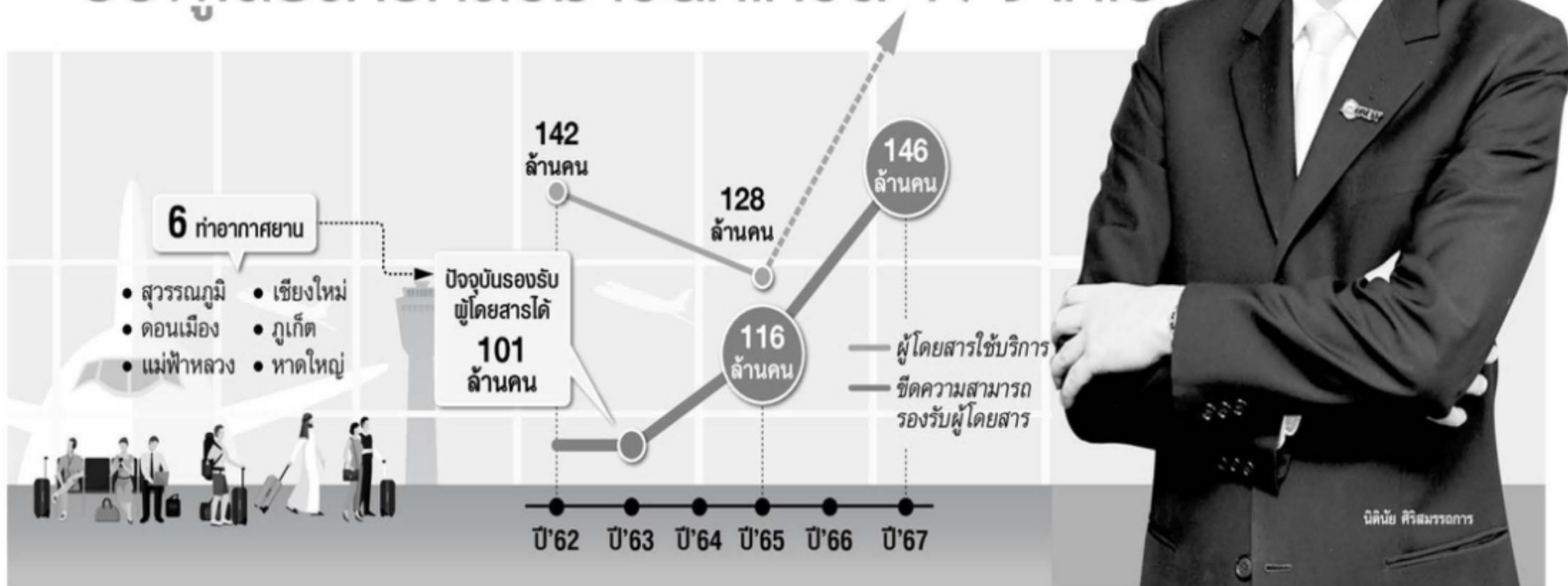




นิตินัย ศิริสมรรถการ

เปิดแผนลงทุน ทอท.

รับผู้โดยสารกลับมาวันที่โควิด-19จากไป



พลกระทบจากการแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา 2019 หรือโควิด-19 ทำให้เกิดคำถามถึงความคืบหน้าการลงทุนในโครงการต่างๆ ของภาครัฐที่จัดทำแผนไว้ โดยเฉพาะโครงการในด้านคมนาคม โครงสร้างพื้นฐานต่างๆ เพราะจะเป็นเรื่องสำคัญในการกระตุ้นเศรษฐกิจของประเทศ สร้างการจ้างงาน

นายนิตินัย ศิริสมรรถการ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) หรือ ทอท. หนึ่งในผู้ร่วมงานสัมมนา “มติชนลงทุน 2020 พันฟูเศรษฐกิจ สร้างชาติ สร้างงาน” ซึ่งจะจัดขึ้นในวันพฤหัสบดีที่ 23 กรกฎาคมนี้ ที่โรงแรมพูลแมน คิงเพาเวอร์ กรุงเทพฯ (รางน้ำ) ให้สัมภาษณ์พิเศษกับ “มติชน” ถึงการดำเนินโครงการต่างๆ ของ ทอท. เพื่อช่วยฟื้นฟูเศรษฐกิจไทยที่ได้รับผลกระทบจากโควิด-19

นายนิตินัยระบุว่า ปัจจุบันท่าอากาศยานใต้การบริหารจัดการของ ทอท.มีทั้งหมด 6 สนามบิน ได้แก่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานภูเก็ต และท่าอากาศยานหาดใหญ่ ก่อนเกิดการแพร่ระบาดโควิด-19 ทอท.มีส่วนแบ่งทางการ

ตลาดอยู่ที่ 86% เนื่องจากเป็นสนามบินใหญ่ มีผู้โดยสารใช้บริการจำนวนมาก ปี 2562 มีผู้โดยสารใช้บริการทั้ง 6 สนามบินรวมอยู่ที่ 141-142 ล้านคน ขณะที่ขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารอยู่ที่ 101 ล้านคนต่อปีเท่านั้น ทำให้สนามบินรองรับผู้โดยสารเข้ามาเกินปริมาณสูงสุดที่จะรับได้กว่า 40% ขณะที่ปี 2563 คาดว่าจะมีผู้โดยสารใช้บริการรวมทั้งปีเหลือเพียง 38 ล้านคน เพราะผลกระทบจากโควิด-19 ส่วนปี 2564 คาดว่าจะกลับมาเป็น 55 ล้านคน

ในปี 2565 ช่วงเดือนตุลาคม คาดว่าจะเป็นเดือนแรกที่มีผู้โดยสารเข้าใช้บริการมากเทียบเท่าช่วงปี 2562 ก่อนเกิดการระบาดโควิด-19 เพราะเดือนตุลาคม เป็นเดือนที่มีวันหยุดจำนวนมาก มีเทศกาลไกลเด้นวิวก์ ที่ถือเป็นช่วงวันหยุดต่อเนื่องที่ยาวนานที่สุดของญี่ปุ่น ตามมาด้วยเดือนพฤศจิกายนและธันวาคม ซึ่งเป็นช่วงเทศกาลสิ้นปีต่อเนื่องกับปีใหม่ ประเมินว่าจะมีจำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้นที่ 128 ล้านคน ขณะที่ศักยภาพในการรองรับผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจากการขยายโครงการใหม่ได้เพียง 116 ล้านคน หลังจากนั้นต้องรอถึงปี 2567-2568 จะมีการขยายอาคารผู้โดยสาร เพิ่มขีดการรองรับผู้โดยสารได้มาก

“ การชะลอการลงทุนไม่ใช่ประเด็นที่จะต้องมานั่งคิดกันตอนนี้ แต่เป็นช่วงของการพัฒนาการให้บริการและเตรียมพร้อมการลงทุนในด้านต่างๆ เพื่อเตรียมรับการกลับมาของนักท่องเที่ยวต่างชาติ ”

ขึ้น โดยการเข้ามาของโควิด-19 ทำให้ช่วงปี 2563-64 ทอท.มีเวลาปรับปรุงการให้บริการในด้านต่างๆ เพื่อกลับมารองรับจำนวนผู้โดยสารอีกครั้งตามปกติปี 2565 หากผ่านช่วง 2 ปีนี้แล้ว จะไม่มีโอกาสดำเนินการต่างๆ

“แผนการขยายสนามบินที่วางไว้จึงไม่จำเป็นต้องชะลอโครงการไปเนื่องจากแผนงานทั้งหมดจะดำเนินการแล้วเสร็จภายในปี 2565 ยืนยันว่าจะไม่มีการชะลอแน่นอน ซึ่งการลงทุนนี้จะส่งผลดีต่อผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อม (เอสเอ็มอี) ที่กำลังใกล้หมดลมหายใจให้กลับมาได้ ที่ผ่านมาระสร้างอาคารผู้โดยสารไม่ทันจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น ซึ่งการลงทุนไม่ใช่ลงทุนวันนี้ พรุ่งนี้เสร็จ แต่เป็นการลงทุนวันนี้ ต้องรออีก 5 ปี จึงจะสำเร็จ โดยการชะลอการลงทุนไม่ใช่ประเด็นที่จะต้องมานั่งคิดกันตอนนี้ แต่เป็นช่วงของการพัฒนาการให้บริการและเตรียมพร้อมการลงทุนในด้านต่างๆ เพื่อเตรียมรับการกลับมาของนักท่องเที่ยวต่างชาติ เชื่อว่าหลังโควิด-19 ผ่านพ้นจะเกิดความปกติวิถีใหม่ หรือนวนอ้อมเพิ่มขึ้นมาก ทั้งการเปลี่ยนประเทศเที่ยว หรือการเปลี่ยนแนวทางการเดินทางท่องเที่ยว หากประเทศไทยไม่มีความพร้อมในการรองรับ ตอบโจทย์นักท่องเที่ยวเหล่านี้ ไทยจะกลายเป็นนวนอ้อมแบบเดปโตได้ ดังนั้นจำเป็นอย่างมากที่จะต้องพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ทั้งทางบกทางน้ำทางอากาศ เพื่อเตรียมพร้อมรองรับการกลับมา” นายนิติชนกล่าว

กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ทอท.ยังกล่าวว่า เข้าทำงานปี 2558 ช่วงนั้นแผนงานทั้งหมดทำไว้ได้คืออยู่แล้ว โดยในฝั่งสนามบิน (ความต้องการ) ขยายตัวสูงและมีสายการบินขึ้นประหยัด (โลว์คอสต์แอร์ไลน์) เข้ามาช่วยเพิ่มความต้องการ ขณะที่ฝั่งซัพพลาย (ผลผลิต) มีเพิ่มเข้ามาในส่วนของสนามบินสุวรรณภูมิที่เพิ่งสร้างเสร็จ และยังไม่มีปัญหาในเรื่องการรองรับผู้โดยสารมากเกินปริมาณสูงสุดที่จะรับได้ แคมป์ฝั่งสนามบินโลว์คอสต์แอร์ไลน์เข้ามาช่วย และมีความสงบทางการเมือง ทำให้ปัจจัยทั้งหมดผสมรวมกัน สนับสนุนให้การบริการช่วงนั้นทำได้ง่ายมาก สะท้อนให้เห็นจากช่วงปี 2558-2562 ภายใน 5 ปี ทอท.ทำกำไรสุทธิสูงสุดต่อเนื่อง ตั้งแต่ปี 2558 กำไร 12,000 ล้านบาท ปี 2559 อยู่ที่ 16,000 ล้านบาท ปี 2560 อยู่ที่ 19,000 ล้านบาท ปี 2561 อยู่ที่ 25,000 ล้านบาท และปี 2562 ทำได้ 25,000 ล้านบาท ไม่ได้แตกต่างจากปี 2561 มากนัก

หากมองการเติบโตช่วง 5 ปีที่ผ่านมา ทอท.เติบโตแบบก้าวกระโดด เส้นสถิติโตแบบเป็นรูปตัวอักษรตัวเอส ที่เป็นตัวอักษรของภาษาอังกฤษ ซึ่ให้เห็นว่า การเติบโตแบบก้าวกระโดดลูกที่ 1 ได้หมดลงแล้วตั้งแต่ปี 2562 เนื่องจากการจัดสรรเวลาการบินที่สนามบินกำหนดให้สายการบินต่างๆ ทำการบินขึ้นและลงยังสนามบินนั้นๆ เพื่อให้เกิดความคล่องตัวในการเดินอากาศ (สล็อต) ไม่มีให้ทำการบินขึ้นและลงเพิ่มได้แล้ว จึงขยับไปถึงบนฟ้า ที่สนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมือง ทางวิ่งขึ้นและลงของเครื่องบิน (รันเวย์) สอบเข้าหากัน 20 องศา ทำให้เกิดเหตุการณ์หลายครั้งที่เครื่องบินไม่สามารถทำการบินลงได้ เนื่องจากติดกันอยู่บนฟ้าอากาศ ต้องบินวนอยู่บนฟ้าก่อน เพื่อรอให้รันเวย์สะดวกแล้วทำการบินลงต่อไป ที่ผ่านมายังเกิดวิกฤตปริมาณเครื่องบินที่จอดรอทำการบินภายในสนามบินมีจำนวนมาก แออด วิกฤตเหล่านี้เกิดขึ้นก่อนเกิดโควิด-19 เข้ามาส่งผลกระทบอีก ทำให้การเติบโตแบบก้าวกระโดดลูกที่ 1 ได้หมดลงแล้วจริงๆ

ดังนั้นกว่าที่ซัพพลายจะอยู่เหนือดีมานด์อีกครั้งคือ มีขีดความสามารถรองรับผู้โดยสารได้มากกว่าความต้องการในการให้บริการจริง คาดว่าจะเป็นปี 2567-2568 โดยโครงการก่อสร้างส่วนต่อขยายด้านทิศเหนือ หวังว่าจะเข้ามาช่วยถ่วงดุลเหล่านี้หากมีอาคารผู้โดยสารเพิ่มเข้ามาอีก เพราะส่วนต่อขยายจะเพิ่มศักยภาพรองรับผู้โดยสารได้อีก 40 ล้านคนต่อปี ขณะที่อาคารผู้โดยสารในสนามบินสุวรรณภูมิ ปัจจุบันรองรับได้ที่ 45 ล้านคนต่อปี เพิ่มขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารมากขึ้นเท่าตัว

“ก่อนการระบาดของโควิด-19 คาดว่าโครงการก่อสร้างส่วนต่อขยายดังกล่าวจะแล้วเสร็จภายในปี 2567-2568 เป็นปีแรกที่ ทอท. จะมีขีดความสามารถมากกว่าความต้องการในการให้บริการจริงของผู้โดยสาร หลังจากในช่วง 10 ปีที่ผ่านมาทำงานอยู่ได้ความต้องการใช้บริการของลูกค้ายที่เข้ามามากเกินไป แต่ขณะนี้โควิดคำถามคือ ตั้งแต่ปี 2563 จนถึงปี 2568 ในระยะเวลา 5 ปี ต่อจากนี้ จะทำอย่างไรต่อไป ซึ่งถือเป็นการบ้านที่ท้าทายมาก” นายนิติชนกล่าว อย่างไรก็ตาม อย่างที่ผ่านมา ทอท.ได้ประมูลสัญญาสัมปทานสัมปทาน (ดีดีพี) ภายในสนามบิน มีรายได้มากกว่าที่เคยได้เป็นเท่าตัว จึงถือว่าได้สร้างความอุ่นใจได้บางส่วน เพราะรายได้จากเชิงพาณิชย์ จะเป็นกลุ่มการเติบโตแบบก้าวกระโดดลูกที่ 2

นายนิติชนกล่าวอีกว่า ทุกสนามบินสามารถขนได้ทั้งคนและสิ่งของ แต่ที่ผ่านมาเน้นขนคนมากกว่า ทำให้มีแนวคิดพัฒนาให้สนามบินภายใต้การบริหารของ ทอท. เป็นแหล่งขนส่งสินค้าที่ต้องใช้การบรรทุกหรือขนส่ง ที่เป็นการดำเนินการระหว่างประเทศ (คาร์โก้) เพื่อเป็นองค์การที่ช่วยเหลือประชาชนในการค้าขายผ่านการขนส่งได้ โดยเฉพาะเกษตรกรสามารถนำสินค้าเกษตรมาขอใบรับรองมาตรฐานได้จากสนามบิน หลังจากนั้นสามารถนำไปขายที่ต่างประเทศได้ในราคาที่สูงมากกว่า เพื่อเพิ่มมูลค่าให้กับสินค้าเกษตรไทย

ด้านรายได้ที่ไม่เกี่ยวกับกิจการการบิน ได้สร้างรายได้จากการประมูลดีดีพีไว้บ้างแล้ว ต่อมาจึงเป็นเรื่องของแลนด์แบงก์ ในพื้นที่ต่างๆ สนามบินสุวรรณภูมิ มีที่ดินเปล่าว่างอยู่ 723 ไร่ ซื่อไว้ก่อนก่อสร้างโครงการสนามบินสุวรรณภูมิ เพื่อเอาไว้ให้ชาวบ้านที่เคยอาศัยในพื้นที่ก่อสร้างสนามบินออกไปอยู่อาศัย แต่ปรากฏว่าชาวบ้านส่วนใหญ่รับการชดเชยเป็นเงินสด ทดแทนการรับที่ดินใหม่เพื่อทำเป็นที่อยู่อาศัยใหม่มากกว่า ทำให้พื้นที่นี้เป็นที่ดินรกร้างและเดิมตามผังเมืองเป็นสีเขียว แต่ ทอท.กำลังปรับให้เป็นสีน้ำเงินคือราชการครอบครองสีเขียวกับสุวรรณภูมิ เพื่อนำมาใช้ประโยชน์ที่เกี่ยวข้องกับสนามบิน ขณะนี้ได้ผ่านกระบวนการเบื้องต้นแล้ว รอเพียงประกาศตามกฎหมาย เมื่อนำมาใช้ประโยชน์ได้จะกำหนดเป็นแหล่งขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ หรือขยายตลาดซื้อขายสินค้าเกษตร

ทั้งนี้ หลังจากโควิด-19 ระบาดทำให้สายการบินหลายสายเปลี่ยนมารองรับ การขนส่งสินค้าหรือสิ่งของและต้องการให้เปิดเส้นทางขนส่งสินค้าหรือสิ่งของจากกรุงเทพฯ ไปยังประเทศต่างๆ มากขึ้น อย่างที่ผ่านมาเกิดเหตุการณ์การขนส่งสินค้าเตรียมบินลูกค้านำมา 50 กิโลกรัม มา 06.00 น. อีกรายนำมา 20 กิโลกรัม เวลา 08.00 น. แต่สายการบินเหลือพื้นที่ให้ใส่สินค้าอื่นเพียง 20 กิโลกรัมเท่านั้น คนมาที่หลังจึงได้สิทธิก่อน เกิดปัญหาตาม ซึ่ง ทอท.ไม่ต้องการให้เกิดแบบนี้

มติชน

Matichon
Circulation: 950,000
Ad Rate: 1,550

Section: First Section/เศรษฐกิจ

วันที่: จันทร์ 20 กรกฎาคม 2563

ปีที่: 43

ฉบับที่: 15471

หน้า: 1(ซ้าย), 6

Col.Inch: 191.67 Ad Value: 297,088.50

PRValue (x3): 891,265.50

คลิป: สีสี่

หัวข้อข่าว: นิตินัย ศิริสมรรถการ เปิดแผนลงทุน ทอท.รับผู้โดยสารกลับมาวันที่โควิด-19จากไป

อีกจึงต้องการเปิดให้เป็นเครื่องบินใช้ในการขนส่งสินค้าเท่านั้น และทำการขึ้นบินประจำ เพื่อให้ขนส่งสินค้าจากไทยไปขายต่างประเทศได้อย่างสะดวก เมื่อการขนส่งสินค้าทางอากาศสะดวก ธุรกิจอีคอมเมิร์ซใหม่ๆ จะเกิดขึ้นตามมา จะเติบโตแบบก้าวกระโดดในกลุ่มลูกค้าที่ 2 อย่างที่ระบุไว้

นายนิตินัยระบุว่า เรื่องสุดท้ายที่ต้องทำคือ ดิจิทัลแพลตฟอร์ม ภายในสนามบินมีเทคโนโลยีอยู่เต็มไปหมด จะพัฒนาเพิ่มความสะดวกให้มากขึ้น อาทิ การจองรถ หากไฟเขียวแสดงว่าว่าง แต่หากไฟแดงแสดงว่ามีการเข้าจอดแล้ว จะทำอย่างไรให้ลูกค้ารู้ว่าตรงไหนเขียวตรงไหนแดง ไม่ต้องวนรถเข้าไปดู สามารถดูผ่านแอปพลิเคชันได้ จองได้ตั้งแต่ยังไม่ถึงสนามบิน แบบจองแล้วชำระค่าจอดทันที พอถึงที่จอดรถแล้วค่อยวนเข้าไปจอดให้เรียบร้อย ต่อมาเป็นเรื่องกระเป๋าสัมภาระของผู้โดยสาร เมื่อเช็คอินแล้วจะได้รับแท็กแปะติดกระเป๋า มา สายพานขนส่งกระเป๋าจะมีเครื่องอ่านตัวเลขบนแท็กติดกระเป๋า โดยในอนาคตจะพัฒนาให้บอกกับผู้โดยสารได้ว่า กระเป๋าเดินทางถูกนำเข้าสู่ห้องเครื่องบินในเครื่องของสายการบินที่ทำการเช็คอินเรียบร้อยแล้ว

รวมถึงจะพัฒนาให้ลูกค้ารู้ว่า หลังจากเช็คอินแล้ว ผู้โดยสารต้องไปขึ้นเครื่องที่ช่องทางใด มีเวลาเหลือก่อนถึงเวลาบินกี่นาทีบริหารจัดการเวลาได้ดีขึ้น ต่อไปแม้กระทั่งจองอาหาร อาทิ ต้องการสั่งขนมจีนน้ำยา ระบบจะคำนวณให้ว่าน้ำยาบูใช้เวลาทำ 7 นาที ผู้โดยสารจะต้องใช้เวลาเดินไปยังร้านอีก 15 นาที ระบบนี้จะทำให้ทันขึ้นก่อนเครื่องขึ้นบิน อนาคตทุกอย่างจะเพิ่มโซลูชันหรือบริการที่ออกแบบเพื่อแก้ปัญหา หรือตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้าแบบเฉพาะด้าน ล่าสุดได้พัฒนาแอปพลิเคชันขึ้นมาอำนวยความสะดวกให้กับผู้โดยสาร อาทิ เมื่อเดินทางเข้าสู่สนามบินสุวรรณภูมิแล้ว จะต้องเดินทางต่อไปอย่างไร ดูแผนที่ผ่านแอปฯได้ ผู้ที่ดูแผนที่ไม่เป็น อาทิ ผู้สูงอายุต่างๆ สามารถเปิดโหมดเสมือนจริง หรือวีอาร์ เพื่อนำทางได้ เมื่อใช้โหมดนี้ จะมีตุ๊กตาตัวแทนพนักงานเดินนำทางไปยังจุดหมายของผู้โดยสาร หากเป็นนักท่องเที่ยวสามารถดูได้ว่าในรัศมีบริเวณนั้นมีอะไรบ้าง ร้านอาหาร โรงแรม หรือแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ รวมถึงค้นหาแหล่งท่องเที่ยวที่น่าสนใจ เพื่อดูว่าจะต้องเดินทางอย่างไร เมื่อถึงแล้วจะต้องใช้บริการที่ใด มีอะไรดี ต้องกินต้องเที่ยวต้องใช้ ไม่อย่างนั้นจะเหมือนมาไม่ถึง

“ในภาวะที่กายภาพหรือพื้นที่ในการรองรับลูกค้ามีข้อจำกัด เราหนี้ยข้อจำกัดนี้ไม่ได้ ต้องเข้าไปอยู่ในโลกเสมือนจริงแทน อาทิ พื้นที่มีน้อย ที่จอดรถมีน้อย ก็ดูผ่านแอปฯเพื่อหาที่จอดให้สะดวกมากขึ้น ไม่ใช่นหาที่จอดรถ 30 นาที ติดเคาน์เตอร์เช็คอินอีก 30 นาที ตัดตรวจคนเข้าเมือง (ตม.) อีก 15 นาที รอขึ้นเครื่องอีก 20 นาที ผู้โดยสารไม่ต้องทำอย่างอื่นแล้ว กว่าจะถึงวันที่มีพื้นที่มากขึ้น ก็ต้องอำนวยความสะดวกในส่วนอื่นทดแทนก่อน” นายนิตินัยกล่าว

ทั้งนี้ ทุกอย่างจะเตรียมไว้ เพื่อให้การท่องเที่ยวไทยฟื้นกลับมาอีกครั้ง จะเป็นการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการท่องเที่ยวไทยที่สะดวกและปลอดภัยมากขึ้น โดย ทอท.ยินดีเป็นผู้สนับสนุน เพราะเป็นจุดต่อเชื่อมของเครือข่าย ทำหน้าที่เป็นทางเข้าสู่ระบบเครือข่าย (เกตเวย์) ไปยังสถานที่อื่นๆ อยู่แล้ว มีทุกอย่างสะดวกมากขึ้น รายได้ในเชิงพาณิชย์จะเข้ามาเองแบบอัตโนมัติ ถึงเวลานั้นค่อยมาคิดเรื่องการสร้างรายได้เพิ่มเติมยังไม่สาย

กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ทอท.ยังกล่าวว่า จากสถานการณ์การระบาดโควิด-19 ได้แต่กาวนาไม่ให้เกิดการระบอบรอบใหม่ๆ เพิ่มขึ้น และขอให้ค้นพบวัคซีนต้านไวรัสเร็วที่สุด ตรงนี้เป็นปัจจัยภายนอก ส่วนปัจจัยภายในคือการพยายามไม่เลิกจ้างพนักงาน รวมถึงผู้ประกอบการเชิงพาณิชย์ ต้องประคองไปด้วยกัน อย่างผู้ประกอบการเชิงพาณิชย์ที่อยู่ในสนามบิน แต่ก่อนจะมีกำหนดจำนวนเงินจ่ายให้เป็นประจำ ไม่ว่าจะขายได้มากหรือได้น้อยจะต้องจ่ายให้กับทอท. เท่ากันตามที่กำหนดไว้ แต่ขณะนี้เปลี่ยนระบบเป็นขายได้มากจ่ายมาก ขายได้น้อยจ่ายน้อย เพื่อลดผลกระทบของผู้ประกอบการในช่วงโควิด-19 และเพื่อเป็นการตั้งการ์ดว่า ทุกคนจะผ่านไปด้วยกัน เพื่อรอวันที่น่านฟ้าเปิดเป็นปกติอีกครั้ง

“จุดยืนของ ทอท.ในตอนนี้คือ ต้องช่วยให้พนักงานและร้านค้าทั้งหมดอยู่ให้ได้จนกว่าจะพบวัคซีนต้านไวรัส ซึ่งตอนนั้นจะเป็นวันที่น่านฟ้าเปิดเต็มรูปแบบอีกครั้ง เพื่อให้เมื่อนักท่องเที่ยวต่างชาติกลับมาเดินทาง จะมีร้านค้าหรือบริการรองรับความต้องการของลูกค้าเหมือนเดิม” นายนิตินัยทิ้งท้าย

ทีมข่าวเศรษฐกิจ